· 4.2.- ¿COMO LIMPIAR, ENGRASAR Y TENSAR LA CADENA?

Aunque parezca mentira, la cadena de transmisión es uno de los elementos que más mantenimiento y cuidados necesita (si es que la moto tiene cadena, porque las hay que llevan cardan o correa y no necesitan este mantenimiento).
El manual de usuario de cada moto indica los intervalos adecuados para inspeccionar el estado de la cadena y, en su caso, la limpieza; Si no encuentras nada es recomendable engrasar siempre que veas la cadena "seca", la cadena tiene que estar siempre con grasa en buen estado, esto se suele hacer cada 600 km y limpiar una de cada tres o cuatro veces, pero especialmente después de rodar en mojado porque se llenará de agua sucia, barro y arena que es importante quitar cuanto antes.

Para desengrasar:
Hay sprays específicos de venta en los talleres o tiendas especializadas, pero salen caros, en su lugar podemos usar keroseno como el que se utiliza para las estufas, en su defecto y solo excepcionalmente podemos usar gasoil, a largo plazo puede ser malo para la cadena. El keroseno para estufas (o parafina que es similar) lo puedes conseguir en sitios donde vendan estufas de ídem, tiendas de bricolaje (Leroi, Aki, etc..), grandes almacenes e incluso en algunas gasolineras.

Lo ideal para limpiarla bien bien, cuando está muy sucia, seria desmontar la rueda y, sin sacar la cadena del piñón de ataque, la sumerges en una fuente plana (vale una lata de aceite abierta a lo alto por la mitad) con keroseno y la frotas con una brocha para quitarle la suciedad más incrustada. Si quieres puedes usar guantes de plástico (el látex se lo come el keroseno) para no mancharte ya que te proporcionan limpieza y no pierdes tacto.
Pero como desmontar la cadena no es tarea fácil y luego tienes que tensarla bien, lo normal es hacerlo sin quitarla.
Coloca la moto sobre el caballete central o en su defecto te recomiendo hacerte con un caballete trasero externo que le valga a tu moto y moviendo la rueda con la mano y utilizando una brocha y un trapo graaaande, rociando frecuentemente con queroseno hasta que la cadena quede todo lo limpia y brillante que puedas y sobre todo, ni rastro de bolitas, arena, ni suciedad de grasa. Una vez que la has limpiado totalmente, pásale un trapo que no deje pelusa para secarla y que no gotee ni salpique cuando se mueva.

Para engrasar una vez seca y brillante:
Utiliza sprays especiales que contiene grasa para cadenas, casi todas las marcas conocidas de lubricantes tienen la suya. NUNCA utilices aceites lubricantes tipo 3 en 1. Engrasas bien la cadena especialmente la parte interior.
Si no has desmontado la rueda, que será lo habitual, tienes dos opciones una vez subida en el caballete:

1.- La primera opción puede ser peligrosa, la pones en marcha, metes primera, y sólo tienes que apuntar con el spray a la cadena por la parte interior y dejar que la cadena de vueltas. Sujeta con la otra mano un papel por detrás evitando que engrases también la rueda. MUCHO OJO donde metes las manos, alguno ya ha perdido un dedo por meterlo donde no debía (y no era precisamente en la nariz).

2.- La segunda opción es hacerlo manualmente, es decir, en punto muerto y con la MOTO APAGADA, giras la rueda con la mano y por consiguiente, la cadena, lo demás igual, con una mano dar al spray y con la otra sujetas un papel por detrás de la cadena evitando engrasar la rueda.

La primera es más rápida y peligrosa, mientras que la segunda engrasa mejor y es más lenta.
Siempre debes engrasar procurando que la cadena esté caliente y por la parte interna de la cadena, ya que el movimiento circular y la fuerza centrífuga la hace salir al exterior, con lo que consigues que se distribuya de forma natural y además mancha menos.
Una vez hecho esto se deja enfriar para que la grasa se solidifique (una vez ha entrado por las ranuras de los retenes).

¡¡¡Atención!!! Hay que engrasar especialmente los retenes.

Curso rápido para localizar los retenes:

O-Rings (in inglish)= juntas tóricas (manuales japos) = con retenes (personas humanas hispánicas :-)

Fíjate que los eslabones no van unidos directamente entre si, si no que entre un eslabón y el siguiente hay unas pequeñas juntas que separan las chavetas. Son similares a las juntas tóricas. Esas juntas son los retenes.

Dicho de otro modo, en la articulación entre los eslabones hay una junta tórica (como un mini-donut de goma) que hace que la grasa contenida en esa articulación permanezca ahí durante toda la vida de la cadena a la vez que impide o dificulta la entrada de agua y suciedad. El resultado es una cadena mejor lubricada y con una vida más larga. El mantenimiento es igual que en cualquier otra cadena, lubricación y tensado, excepto por una cosa: no debe limpiarse con disolventes ni agentes que puedan deteriorar el retén (tórica) o penetrar en el interior de la articulación, disolviendo y eliminando la grasa.

Así que es ahí donde hay que aplicar la grasa. A ambos lados de la cadena, tanto por arriba como por abajo. Es muy importante que la cadena esté engrasada convenientemente, ya que debe soportar grandes esfuerzos y si no está engrasada convenientemente se puede partir, con lo que puede eso acarrear.

¿Que todavía no he ha quedado claro que son los retenes?

pues mira en: http://www.scottoiler-es.com/lubricar.htm que ahí lo indica muy clarito con fotos y tó ;-)

No obstante y ya que hemos indicado en anterior enlace vamos ha hablar del sistema Scott-Oiler:
Es un sistema de engrase automático que están usando algunos del grupo (p.ej. Gianola) con, hasta ahora, buenos resultados.

Este chirimbolo funciona por depresión. Si te fijas verás que tiene 3 macarrones: uno lleva el aceite a la cadena, otro es un respiradero, y el tercero, el de menor sección, se conecta a la admisión del motor. De modo que sólo chisca aceite cuando arrancas el motor y se produce un vacío que abre la válvula.
El circuito hay que purgarlo la primera vez o si se queda sin aceite. La versión de deposito mas pequeño debe durar unos 1.500 km y lo ideal sería que estuviera vertical. Hay posibilidad de instalar un depósito adicional para aumentar los kilómetros sin repostar...

Más info en http://www.scottoiler-es.com

¿Y si no tengo caballete central y necesito engrasarla en algún viaje?

Si se dispone de ayuda de alguien (por ejemplo, en la gasolinera justo antes de salir o en una parada :-) siendo A el mas fuerte y B perfectamente la novia o persona no dotada de demasiada fuerza:

Sistema 1:
Uno monta la moto y la va avanzando con los pies y el otro va aplicando con cuidado el spray.

Sistema 2:
- Póngase la moto parada en punto muerto apoyada sobre la pata de cabra y sus dos ruedas. Esta parte del ejercicio es bastante fácil.
- Colóquese la persona A en el lado de la pata de cabra. Mire la pata de cabra. Interiorice el concepto pata de cabra. Aprenda a amar a la pata de cabra.
- Pise A con el pie derecho la base de la pata de cabra. Tome A con la mano derecha el lado derecho del deposito o chasis. Acerque A las piernas al lado izquierdo de la moto. Tome A con la mano izquierda el semimanillar derecho
apretando el freno delantero. Se acerca el momento.
- Estire A hacia si ambas manos, frenando la moto con el cuerpo, evitando que la pata de cabra se mueva con el pie y haciendo que la moto quede apoyada en la rueda delantera (fre-na-da) y la pata de cabra. Llega un momento mágico en que la moto queda en equilibrio (pero no la sueltes entonces, animal, mantenla) y se mantiene la mar de bien.

En ese momento, la rueda trasera esta al aire y B puede aplicar fácilmente el lubricante deseado haciendo girar la rueda.

Pasemos a estudiar cómo hacerlo cuando estás solo que es lo complicado:

- El plan básico es: echar un poco de spray sobre la zona más accesible, que es la del final de la cadena en contacto con el plato trasero pero siempre es recomendable hacerlo por el lado interior. Avanzar la moto unos 30 centímetros, echar de nuevo, avanzar de nuevo y así repetidas veces, hasta completar toda la cadena.
- El rollo a evitar aquí es enmarronarse y en cambio hacer todo este proceso de forma fluida, rápida y fácil.
Al estar sobre la pata lateral, lo moto no avanzará en una línea recta. Por ello:

-Empezar en un lugar donde puedas empujar la moto cogiéndola del colín, asas o portamaletas, sin usar el manillar para nada.
La moto girará siempre hacia la izquierda si tu pata está a la izquierda y dejas el manillar mirando a la izquierda.
Si después de unas cuantas aplicaciones de spray llegas a un limite, tipo pared, dobla el manillar al lado derecho y déjalo así para las siguientes sucesivas aplicaciones.
(Antes, tenía la manía de hacer todo esto, queriendo avanzar la moto siempre en línea recta, pero es algo innecesario.)
- Advertencias:
¡Fíjate siempre que la pata no se haya recogido antes de apoyar la moto cada vez! Si compruebas esto, lo demás es coser y cantar.
Para mayor seguridad, puedes bloquear con la llave de contacto el manillar, hacia el lado deseado (y si tienes que girar el manillar, bloquéalo también)
- Ten cuidado al aplicar el spray y no llenes toda la moto, especialmente la llanta. Si te ha pasado, limpia con un trapo. ¡Si la grasa llega al neumático puedes tener una derrapada! La grasa del spray, nada más aplicarse, es fácil de limpiar, luego casi imposible sin gasolina.

Siguiendo estas sencillas reglas, no envidiarás jamás un camión con cardán :-)

Para tensar la cadena:
Hay dos sistemas, que yo sepa: por excéntricas o por tornillo al final del basculante (la mayoria)
En resumen, es cuestión de aflojar los tornillos que fijan el eje de la rueda posterior, y conseguir, cambiando de posición las excéntricas o apretando los tornillos (habiendo aflojado primero las tuercas que los sujetan al final del basculante), mover el eje más hacia atrás en el basculante (normalmente, ya que lo que acostumbra a hacer falta es tensar :-)
Eso hay que hacerlo moviendo la moto lentamente hacia delante hasta que se encuentre el punto en que la cadena está más tensa.
Vigilar no pasarse tensando (en un bache, y yendo cargado, se puede partir la cadena, ya que al hundirse el amortiguador se tensa más la cadena) ni quedarse corto (golpea al basculante, y se puede llegar a salir la cadena).
Dejar de 15 a 25 mm de juego vertical, de lo más abajo que llegue la cadena hasta lo más arriba que pueda llegar, eso medido en el punto medio entre el piñón y la corona.
Pero en cualquier caso si no estás seguro de hacerlo bien, mejor llévasela a un mecánico que sepa.
Una cadena mal tensada o descentrada puede ser peligrosa pues puede romperse o salirse en cualquier momento.